



Haryana Government Gazette

EXTRAORDINARY

Published by Authority

© Govt. of Haryana

No. 20-2016/Ext] CHANDIGARH, TUESDAY, FEBRUARY 9, 2016 (MAGHA 20, 1937 SAKA)

हरियाणा सरकार

नगर तथा ग्राम आयोजना विभाग

अधिसूचना

दिनांक 9 फरवरी, 2016

सख्या सी.सी.पी. (एन.सी.आर)/टी.ओ.डी./2016/343

1. पृष्ठभूमि

मन्त्री परिषद ने अपनी बैठक दिनांक 17.08.2014 में एम आर टी एस परियोजनाओं के साथ-साथ कोरिडोर के सघनकरण के साधन के रूप में पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) सृजित करने के लिए मापदण्ड निर्धारित करते हुए तथा इन एम.आर.टी.एस. परियोजनाओं के वित्त प्रबन्ध के लिए राजस्व उत्पन्न करने के स्रोत के रूप में भी एक पालिसी दस्तावेज अनुमोदित किया था। टी.ओ.डी. का मुख्य उद्देश्य ऐसी परिवहन प्रणाली के अधिकतम उपयोग के लिए तथा निजी वाहनों के उपयोग की आदत को शीघ्र छोड़ने के लिए योग्य पर्यावरण सृजित करना है। मन्त्री परिषद के अनुमोदन के बाद, मापदण्ड निर्धारित करने की अधिसूचना दिनांक 05.09.2014 की अधिसूचना द्वारा प्रकाशित की गई थी।

इस पालिसी के प्रकाशन के बाद, बहुत से सुझाव विभिन्न संगठनों जैसे कि सी.आर.ई.डी.ए.आई., पी.एच.डी. वाणिज्य चैम्बर, रियल एस्टेट डिवेलपर्स तथा अन्य व्यक्तियों से प्राप्त हुए थे। तदानुसार इस प्रकार प्राप्त सुझावों के दृष्टिगत पालिसी की पुनः जांच की गई थी। वर्तमान पालिसी में परिवर्तन को अन्तिम रूप देने के उद्देश्य से, महानिदेशक, नगर तथा ग्राम आयोजना विभाग, हरियाणा के अध्यक्षता में एक कार्य बल गठित किया गया था। कार्य बल की सिफारिशों पर सरकार द्वारा विचार करके उसे अनुमोदित किया गया था। तदानुसार, एक संशोधित पालिसी दस्तावेज तैयार किया गया है।

2. पालिसी के लिए आवश्यकता

चूंकि, एम.आर.टी.एस. परियोजनाओं की शहरी सड़कों पर यातायात भार में निरन्तर बढ़ोतरी को कम करने के लिए आवश्यकता हो गई है, ये परियोजनाएं उन्नत गतिशीलता के कारण आर्थिक विकास की गति भी बढ़ाती हैं। तथापि, एम.आर.टी.एस. परियोजनाएं उच्च रूप से पूंजीगत तीव्रताबोधक हैं तथा इन्हें जारी रखने योग्य बनाने के लिए कम ब्याज दर पर लम्बी अवधि के निधिकरण की आवश्यकता है। विभिन्न अनुभव दर्शाते हैं कि ये सामाजिक क्षेत्र की परियोजनाएं होने के कारण, 'भाड़ा बाक्स' से वसूली करना असंभावित है। इसके अतिरिक्त, इन परियोजनाओं की अधिकांश वित्त-व्यवस्था सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा की जाती है क्योंकि निजी क्षेत्र भागीदारी या तो स्वतन्त्र रूप से या पी.पी.पी. मोड के माध्यम से अल्पतम है। ऐसी सार्वजनिक

परियोजनाओं का वित्त-प्रबन्ध मुख्य रूप से केन्द्रीय सरकार, राज्य सरकार की बजट सहायता के माध्यम से तथा बहुपक्षीय/वित्तीय संस्थानों से ऋण के माध्यम से होता है। ऐसी परियोजनाओं के लिए साधन सृजित करने हेतु नवीनतम तरीके का सहारा लेते हुए वैकल्पिक वित्त-प्रबन्ध तन्त्र को खोजने की तत्काल आवश्यकता है। शहरी विकास मन्त्रालय, भारत सरकार ने राज्य सरकार को समर्पित 'शहरी परिवहन निधि' सृजित करने की मन्त्रणा दी है तथा एम.आर.टी.एस. परियोजनाओं के लिए वित्त व्यवस्था तथा लागूकरण के लिए शहरी मैट्रो रेल परिवहन प्राधिकरण की स्थापना करने की भी मन्त्रणा दी है।

एक तरीका, सघनता तथा एफ.ए.आर. में वृद्धि करते हुए, इन एम.आर.टी.एस. परियोजनाओं के साथ-साथ कोरिडोर को री-डेन्सीफाई करना है। ऐसी री-डेन्सीफिकेशन के लिए समर्पित फीस तथा प्रभारों का उद्ग्रहण अपेक्षित होगा जो 'शहरी परिवहन निधि' को बढ़ाने के लिए एक स्रोत हो सकता है। री-डेन्सीफिकेशन की इस प्रक्रिया को पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.) के रूप में भी जाना जाता है। यह आगे एम.आर.टी.एस. को सृजित करने के उद्देश्य को प्राप्त करने के योग्य है क्योंकि यह री-डेन्सीफिकेशन प्रणाली के गहन उपयोग को प्रारम्भ करता है, और उसके द्वारा प्राईवेट वाहनों के प्रयोग की निर्भरता कम की जाती है। यह एक प्रमाणित तथ्य है कि एम.आर.टी. एस. कोरिडोर का विकास इन कोरिडोर के साथ-साथ रियल इस्टेट (स्थावर सम्पदा) की कीमतों में घातीय बढ़ोतरी प्रारम्भ करता है। इसलिए, सरकार को बढ़ाई गई सघनता/एफ.ए. आर. के विरुद्ध फीस तथा प्रभार, उपकर इत्यादि को उद्गृहीत करते हुए इस वृद्धि के भाग में हिस्सा लेना चाहिए तथा ये अंशतः परियोजना की लागत के निधिकरण में सहायता देगी। टी.ओ.डी. भारत सरकार द्वारा जारी 'स्मार्ट शहरों के लिए मिशन स्टेटमेंट तथा मार्ग दर्शन' का भाग भी है। पालिसी के मापदण्ड ब्योरेवार नीचे दिए गए हैं:-

3. टी.ओ.डी. की परिभाषा

पारगमन उन्मुख विकास किसी विकास, मैट्रो या माईक्रो के लिए अत्यावश्यक है जो परिवहन ग्रन्थि/ कोरिडोर के आस पास/ के साथ-साथ संकेन्द्रित है तथा परिवहन सुविधा की पंहुच की सम्पूर्ण सुगमता को सूकर बनाता है, उसके द्वारा लोग परिवहन की निजी प्रणाली के अतिरिक्त, पैदल चलने तथा सार्वजनिक परिवहन के उपयोग को पसंद करने के लिए प्रेरित होते हैं।

टी.ओ.डी. के मुख्य उद्देश्य निम्नानुसार हैं:-

- निजी वाहन निर्भरता को कम करना/हत्तोत्साह करना तथा डिजाइन, पालिसी उपायों तथा प्रवर्तन के माध्यम से सरकारी परिवहन के प्रयोग को प्रेरित करना।
- डेन्सीफिकेशन तथा बढ़ी हुई संयोजकता के माध्यम से- भ्रमण दूरी के भीतर लोगों की अधिकतम संख्या को पंहुच के लिए आसान सार्वजनिक परिवहन मुहैया कराना।

4. टी.ओ.डी. जोन

कम भूमि साधनों का सर्वोत्तम उपयोग सुनिश्चित करने के उद्देश्य से तथा एम.आर.टी.एस. कोरिडोर के साथ-साथ पुनः संरचना के लिए अवसर मुहैया करने हेतु, टी.ओ.डी. को अनुज्ञात किया जाएगा। तथापि, प्रथम चरण में, टी.ओ.डी. को अनुबन्ध में दिए गए नामित मैट्रो कोरिडोर पर अनुज्ञात किया जाएगा। गुडगांव मानेसर शहरी काम्प्लेक्स में एस.पी.आर. तथा एन.पी.आर. में प्रस्तावित एम.आर.टी.एस. को टी.ओ.डी. के लिए शामिल किया गया है जैसा कि यह महत्वपूर्ण साधनों को उत्पन्न करने के लिए प्रत्याशित है जो इन परियोजनाओं के वित्त-प्रबन्ध में सहायक होगा। अतिरिक्त ई.डी.सी. संग्रहण का भाग जो इस लेख पर वसूला जाएगा, को एम.आर.टी.एस. के वित्त-प्रबन्ध के लिए भी प्रयुक्त किया जा सकता है। उसके बाद, एम.आर. टी.एस. के लिए नए कोरिडोर की पहचान हरियाणा व्यापक द्रुतगामी परिवहन निगम (एच.एम.आर.टी.सी.) द्वारा की जाएगी। राज्य सरकार एच.एम.आर.टी.सी. की सिफारिशों पर नए कोरिडोर का अनुमोदन करेगी तथा ऐसे कोरिडोरों को पालिसी के अनुबन्ध में शामिल के रूप में माना जाएगा।

5. टी.ओ.डी. जोन का सीमांकन

टी.ओ.डी. जोन को उन सड़क के रास्ता अधिकार (आर.ओ.डब्ल्यू.) की सीमाओं से दोनों तरफ 500 मीटर की गहराई तक निर्दिष्ट किया जाएगा, जिस पर एम.आर.टी.एस. कोरिडोर मुहैया कराया जाना प्रस्तावित है। इस 800 मीटर के प्रस्तावित टी.ओ.डी.जोन को कार्यान्वित किए जाने के लिए प्रस्तावित विकास के प्रयोजनों के लिए निम्नानुसार द्विशाखित किया जाएगा।

- | | | | |
|-----|-----------------------|---|------------------------|
| (क) | अति सघन टी.ओ.डी. | : | प्रथम 500 मीटर |
| (ख) | माध्यमिक टी.ओ.डी. जोन | : | 500 से 800 मीटर के बीच |

यह स्पष्ट किया जाता है कि एम.आर.टी.एस. सड़क के रास्ता अधिकार के केन्द्रीय किनारे पर या इस सड़क के किसी बिन्दु-सीमा पर निर्मित किया जा सकता है किन्तु टी.ओ.डी.जोन के प्रयोजनों के लिए 800 मीटर को रास्ता अधिकार के किसी भी जगह पर एम.आर.टी.एस. के निर्माण को ध्यान में रखे बिना अर्जित सड़क के रास्ता अधिकार की सीमाओं से संगणित किया जाएगा।

6. अनुज्ञेय उपयोग

टी.ओ.डी. जोन के भीतर अनुज्ञेय उपयोग नीचे पैरा 7 में तालिका में ब्योरेवार है तथा इन उपयोगों को, तथ्य को ध्यान में रखे बिना अनुमत किया जाएगा कि ग्रुप आवास, वाणिज्यिक के लिए अनुज्ञप्ति देने हेतु 20 प्रतिशत, 3.5 प्रतिशत तथा 50 प्रतिशत घटक प्रयोजन पहले ही समाप्त कर दिए गए हैं। मिश्रित भूमि उपयोग (केवल आवासीय तथा वाणिज्यिक) तथा एफ.ए. आर. 3.5/ 2.5 वाणिज्यिक जोन में अनुज्ञप्त कालोनियों में 30 प्रतिशत आवासीय घटक तक तथा विकास योजना के आवासीय/औद्योगिक/संस्थागत जोन में 30 प्रतिशत वाणिज्यिक घटक तक अनुमत किए जाएंगे। इसी प्रकार आवासीय/औद्योगिक जोन में अनुमोदित आई.टी./आई.टी.ई.एस. परियोजनाएं इस टी.ओ.डी. पालिसी के अधीन भी पात्र होंगी तथा ऐसी रि-डेन्सिफिकेशन वाणिज्यिक/आवासीय प्रयोजनों के लिए 30 प्रतिशत तक मिश्रित भूमि उपयोग सहित 3.5/3.0 के अधिकतम एफ.ए.आर. सहित अनुमत की जाएगी। प्रभार एफ.ए.आर. के उपयोग तथा प्रस्तावित उपयोग के प्रवर्ग के अनुसार उद्गृहीत किए जाएंगे।

ऊँचाई प्रतिबन्ध लागू विधियों के अनुसार भारतीय वायुयान प्राधिकरण तथा संरचनात्मक स्थिरता/अग्नि सुरक्षा अनुपालना के विनियमों के अधधीन होंगे।

7. टी.ओ.डी.जोन के भीतर योजना मापदण्ड (भूमि आच्छादन/एफ.ए.आर.):—

क्रम संख्या	टी.ओ.डी. जोन	अधिकतम भूमि आच्छादन	एफ.ए.आर.	न्यूनतम/अधिकतम सघनता (व्यक्ति प्रति एकड़)
बहु-मंजिला ग्रुप आवास	अति सघन	40 प्रतिशत	3.5	600 (± 10 प्रतिशत)
	माध्यमिक	40 प्रतिशत	2.5	430 (± 10 प्रतिशत)
समेकित वाणिज्यिक/कार्यालय स्थल/मिश्रित भूमि उपयोग	अति सघन	40 प्रतिशत	3.5	—
	माध्यमिक	40 प्रतिशत	2.5	—
आई.टी./आई. टी.ई.एस.	अति सघन	40 प्रतिशत	3.5	—
	माध्यमिक	40 प्रतिशत	3.0	—

8. पार्किंग मानक

निजी वाहनों पर निर्भरता को हतोत्साहित करने के लिए तथा सार्वजनिक परिवहन के प्रयोग को प्रेरित करने के लिए, प्राप्त किए जाने वाले प्रस्तावित अतिरिक्त एफ.ए.आर. के लिए पार्किंग अपेक्षाओं को प्रत्येक निवास इकाई के कारपैट क्षेत्र के तर्काधार पर निम्न अनुसार संगणित किया जाएगा:—

(क)	100 वर्गमीटर तक	: 0.5 कार स्थल के बराबर (ई.सी.एस.)
(ख)	100 वर्गमीटर से 150 वर्गमीटर के बीच	: 1.0 कार स्थल के बराबर (ई.सी.एस.)
(ग)	150 वर्ग मीटर से अधिक	: 1.5 कार स्थल के बराबर (ई.सी.एस.)

इसके अतिरिक्त, वाणिज्यिक क्षेत्रों के लिए, प्रत्येक 50 वर्गमीटर कारपैट क्षेत्र के लिए 1.00 ई.सी.एस. के मानक का पालन किया जाएगा।

“कारपैट क्षेत्र” शब्द का अर्थ कमरे की दीवार के भीतर कुल प्रयोज्य आच्छादित फर्श क्षेत्र, सीमा होगी किन्तु इसमें दीवारों तथा किसी बालकोनी द्वारा आच्छादित क्षेत्र निकाल दिया जाएगा जोकि मुफ्त एफ.ए.आर. के लिए अनुमोदित है, किन्तु इसमें रसोई, शौचालय, स्नानघर, स्टोर तथा निर्मित कपबोर्ड/अलमारी/सेल्फ का भाग रूप बनने वाला क्षेत्र शामिल होगा, जो प्रयोज्य आच्छादित क्षेत्र होने के कारण कारपैट क्षेत्र का भाग रूप होगा। इसके अतिरिक्त, संयुक्त पार्किंग न केवल टावरों के नीचे अनुमत की जाएगी बल्कि हरियाली या अन्यथा में आच्छादित चबूतरा/खुले स्थानों के नीचे भी अनुमत की जाएगी।

9. विविध

(i) सभी प्रभारों के सम्पूर्ण भुगतान के अधधीन 15 प्रतिशत की सीमा तक उपयोग के अधधीन एफ.ए.आर. को इस टी.ओ.डी. पालिसी के अधधीन नई अनुज्ञप्तियों के मामले में अनुज्ञेय किया जाएगा। तथापि, इस पालिसी के अधधीन अतिरिक्त एफ.ए.आर. का लाभ देते समय वर्तमान अनुज्ञप्तियों के लिए एफ.ए.आर. के उपयोग में 15 प्रतिशत की यह सीमा लागू नहीं होगी तथा वे उस सीमा तक आनुपातिक अतिरिक्त प्रभारों का भुगतान करते हुए न्यूनतम 0.5 एफ.ए.आर. की खरीद करते हुए इस पालिसी का लाभ मांगने के लिए हकदार होंगे। 0.5 से अधिक अतिरिक्त एफ.ए.आर. 0.25 के स्लैब में खरीदा जा सकता है जो 1.75 (अति सघन जोन में) या 0.75 (माध्यमिक जोन में), जैसी भी स्थिति हो, सम्बन्धित स्लैब, जैसी भी स्थिति हो, के आनुपातिक प्रभारों के भुगतान के अधधीन होगा।

(ii) भूमि का सफल तथा श्रेष्ठ उपयोग सुनिश्चित करने के लिए, सामाजिक सुख-सुविधाएं टी.ओ.डी. जोन के भीतर व्यक्तिगत प्लॉट पर मुहैया नहीं कराई जा सकती। इस प्रकार, निचली श्रेणी की सामाजिक अवसंरचना जैसे कि

कैंच, नर्सरी स्कूल, प्राथमिक स्कूल इत्यादि टावरों के भीतर अपेक्षित निर्मित क्षेत्र में आवंटित की जा सकती है। ऐसी सामाजिक अवसंरचना सुविधाओं की खुले क्षेत्र की आवश्यकता को क्षेत्र में मुहैया बहु-प्रयोग सार्वजनिक स्थलों में समेकित किया जा सकता है। यह प्रबन्ध परियोजना प्रस्तावक के लिए वैकल्पिक होगा बशर्ते कि वह परियोजना स्थल के भीतर उच्चतम तथा निम्नतम क्षेणी की सुविधाओं के लिए पर्याप्त व्यवस्था करता है।

10. उपयोज्यता

1. अनुमोदित परियोजना के मामले में जहां अनुज्ञेय भूमि आच्छादन का 75 प्रतिशत पहले ही प्रयुक्त किया गया है, तो 3.5 या 2.5 एफ.ए.आर. का लाभ उठाए जाने के लिए अनुज्ञात किया जाएगा, यदि केवल आच्छादित भूमि भाग का विनाश अतिरिक्त एफ.ए.आर. का लाभ उठाने के लिए पर्याप्त है।
2. वर्तमान या निर्माणाधीन विकास, जहां कोई भी तीसरा पक्ष अधिकार सृजित नहीं किया गया है, को भूमि आच्छादन, हरे क्षेत्र इत्यादि के मानकों के अनुसार इस पालिसी के अधीन अतिरिक्त एफ.ए.आर. अनुज्ञात किया जा सकता है। ऐसे मामलों में, अपेक्षित सघनता अनुमत किए जाने के कारण अतिरिक्त एफ.ए.आर. के आनुपातिक प्राप्त किया जाएगा। विद्यमान टावरों में मंजिलों की वृद्धि आवास इकाइयों के आकार में बढ़ोतरी या घटोतरी की सीमा में रखनी होगी, न्यूनतम सघनता मानक ऐसे मामलों में लागू नहीं होंगे। तथापि, वर्तमान या निर्माणाधीन विकासों में ऐसा लाभ केवल वर्तमान की संरचनात्मक स्थिरता के बाद ही अनुज्ञात किया जाएगा तथा प्रस्तावित निर्माण विख्यात संस्था जैसे कि एन.आई.टी., आई.आई.टी., पी.ई.सी. इत्यादि द्वारा प्रमाणित हो।
3. अनुमोदित परियोजनाओं के लिए भवन योजनाओं का संशोधन जहां तीसरा पक्ष अधिकार पहले ही सृजित है, का लाभ उठाने के लिए अनुज्ञात किया जा सकता है, बशर्ते कि सभी हितधारियों की सहमति इस विभाग द्वारा जारी यादि क्रमांक विविध-2157/7/16/2006-2 टी.सी.पी., दिनांक 28.01.2013 तथा समय-समय पर यथा संशोधित द्वारा 'आवासीय प्लाटिड कालोनी के सम्बन्ध में अभिन्यास योजना तथा ग्रुप आवास कालोनी की भवन योजना का संशोधन' से सम्बन्धित पालिसी के अनुसार ली गई है।
4. मिश्रित भूमि उपयोग में प्लाटिड कालोनी के परिवर्तन के मामले में, 0.5 एकड़ के क्षेत्र तथा संसक्त 18 मीटर/24 मीटर चौड़ी सड़क वाली प्लाटिड कालोनी के कम्पैक्ट ब्लॉक में प्लाटों के भू-स्वामियों को री-डेन्सिफिकेशन प्रयोजनों के लिए ग्रुप आवास कालोनी में अपने प्लाटों को परिवर्तित करने के लिए भी अनुमत किया जा सकता है। तथापि, ऐसे सभी मामलों में, सरकार आस-पास के क्षेत्रों के प्रकाश, वायु संचार, एकान्तता इत्यादि को ध्यान में रखते हुए मामले से मामले के आधार पर ऐसे अनुमोदनों तथा कम्पोजिट प्लाट के भीतर पर्याप्त पार्किंग की व्यवस्था का निर्णय करेगी।
5. इस अधिसूचना के प्रावधान उन परियोजनाओं में भी लाभ उठाने के लिए अनुज्ञात किये जाएंगे जहाँ ग्रुप आवास किसी प्लाटिड कालोनी का हिस्सा है।
6. जहां कालोनी/सी.एल.यू. प्रदत्त परियोजना अंशतः किसी टी.ओ.डी. जोन में आती हैं, तो इस अधिसूचना के प्रावधान अति सघन तथा माध्यमिक टी.ओ.डी. जोन के लिए परिभाषित सीमा के अनुसार परियोजना के केवल उस भाग के लिए लाभ उठाए जाने के लिए अनुज्ञात किया जाएगा। किन्तु ऐसा एफ.ए.आर. टी.ओ.डी. जोन के बाहर उसी कालोनी/सी.एल.यू. प्रदत्त परियोजना के भीतर भी निकटवर्ती भूमि में प्रयुक्त किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त, इस पालिसी के अधीन अनुज्ञा केवल ऐसी परियोजनाओं के लिए प्रदान की जा सकती है जिनकी प्रवेश द्वारा निकास द्वार टी.ओ.डी. जोन के भीतर हों। यह स्पष्ट किया जाता है कि सी.एल.यू. प्रदत्त परियोजनाओं में इन परियोजनाओं को भी शामिल किया जाएगा जो नियन्त्रित क्षेत्रों की घोषणा से पूर्व या 1963 के अधिनियम 41 के लागू होने से पूर्व आ चुकी है या 1963 के अधिनियम 41 के उपबन्धों के अनुसार सी.एल.यू. लेने से छूट प्राप्त है।
7. इन संशोधनों के बाद, भवन योजनाएं इस पालिसी के प्रावधानों के अनुसार उच्चतर एफ.ए.आर. सहित स्वीकृत की जाएंगी।
8. एम.आर.टी.एस. के लिए नए कोरिडोर की पहचान हरियाणा व्यापक द्रुतगामी परिवहन निगम (एच.एम.आर.टी.सी.) द्वारा की जाएगी। राज्य सरकार एच.एम.आर.टी.सी. की सिफारिशों पर नए कोरिडोर का अनुमोदन करेगी तथा ऐसे कोरिडोरों को पालिसी के अनुबन्ध में शामिल के रूप में माना जाएगा।
9. प्रत्येक आवेदक टी.ओ.डी. स्कीम से उत्पन्न प्रस्तावित बढ़ाए गए एफ.ए.आर. के उपयोग तथा सघनता के सम्बन्ध में विस्तृत तकनीकी प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। नगर तथा ग्राम आयोजना विभाग का निदेशक उपरोक्त प्रस्ताव/संशोधनों की उपयुक्तता के सम्बन्ध में अपने आप की सन्तुष्टि के बाद प्रत्येक अलग-अलग मामले में टी.ओ.डी. स्कीम के अधीन प्रस्तावित एफ.ए.आर. तथा सघनता की स्वीकृति के लिए सरकार को सिफारिश करेगा।
10. हरित क्षेत्र मैट्रो परियोजनाएं जैसे कि एस.पी.आर. तथा एन.पी.आर. इत्यादि के मामले में, वर्तमान अनुज्ञप्तिधारियों को ऐसी तिथि जिससे प्रस्तावित पालिसी लागू की गई है, से छः मास की अवधि के भीतर अनुज्ञा लेनी आवश्यक होगी। उसके बाद, उन्हें प्रत्येक छः मास के विलम्ब के लिए 15 प्रतिशत अतिरिक्त "अवसंरचना संवर्धन प्रभार" जमा कराना होगा। टी.ओ.डी. प्रभावित जोन में वर्तमान/नई अनुज्ञप्ति के लिए उच्चतर एफ.ए.आर. को देने की यह खिड़की समयबद्ध रीति में मैट्रो परियोजनाओं के वित्त-प्रबन्ध के लिए पर्याप्त राजस्व का उत्पादन सुनिश्चित करने के लिए प्रस्तावित पालिसी की अधिसूचना की तिथि से दो वर्ष की अवधि के लिए उपलब्ध कराई जानी प्रस्तावित है।

इस पालिसी के अधीन अतिरिक्त एफ.ए.आर. प्राप्त करने के इच्छुक वर्तमान अनुज्ञप्त परियोजनाओं के अनुज्ञप्तिधारी अनुज्ञा को देने के समय पर भुगतान योग्य प्रभार जैसे कि संवीक्षा फीस, परिवर्तन प्रभार, अनुज्ञप्ति फीस, आई.डी.सी. के साथ-साथ अतिरिक्त एफ.ए.आर. के लिए अनुज्ञा हेतु आवेदन प्रस्तुत करेंगे।

11. फीस तथा प्रभार:

सभी प्रभार जैसे कि संवीक्षा फीस, आई.डी.सी., अनुज्ञप्ति फीस, परिवर्तन प्रभार तथा ई.डी.सी. 1.50/1.75 से 2.5/3.5 तक बढ़ाए गए एफ.ए.आर. के लिए यथानुपात आधार पर प्रभारित किए जाएंगे। उपरोक्त के इलावा, इस पालिसी के अधीन विकसित की जाने वाली कालोनियों/सी.एल.यू. प्रदत्त परियोजनाओं के लिए अतिरिक्त फीस तथा प्रभार की दरें अधिनियम, 1975 की धारा 3क के अधीन भुगतान योग्य 'अवसंरचना संवर्धन प्रभार' के रूप में होंगी, जो निम्न अनुसार है:-

क्रम संख्या	भूमि उपयोग	दर रूपयों में प्रति वर्गमीटर
1	आवासीय	2000
2	वाणिज्यिक	3000
3	संस्थागत/आइ.टी./आई.टी.ई.एम.	500

- टिप्पणी:- (i) मिश्रित भूमि उपयोग परियोजनाओं में अवसंरचना संवर्धन प्रभार सहित फीस तथा प्रभार उपयोग के अनुपात में वसूल किए जाएंगे।
- (ii) इस पालिसी के अधीन संगृहीत फीस/प्रभार पृथक शीर्ष 'अवसंरचना विकास निधि' में रखे जाएंगे तथा उसे केवल एम.आर.टी.एस. परियोजनाओं के लागूकरण के लिए ही प्रयुक्त किया जाएगा।
- (iii) यदि भूमि सरकारी अभिकरणों जैसे कि हुड्डा, एच.एस.आई.आई.डी.सी., आवास बोर्ड, नगरपालिका निकाय इत्यादि द्वारा नीलामी के माध्यम से आबंटित की गई है, तो वे उच्चतर एफ.ए.आर. मुहैया कराते हुए लागत प्रभारित करने के लिए उनके अपने फार्मूले से निकाली जाएंगी किन्तु ये प्रभार उपरोक्त वर्णित प्रभारों से कम नहीं होंगे। ये प्रभार भी अवसंरचना विकास निधि में जमा किए जाएंगे।

पी. राघवेन्द्रा राव,
अपर मुख्य सचिव, हरियाणा सरकार,
नगर तथा ग्राम आयोजना विभाग।

टी.ओ.डी. जोन के विकास के लिए विचारे जाने वाले मेट्रो कोरिडोर (हरियाणा क्षेत्र के भीतर)

1. सैक्टर-29 (शहर केन्द्र), गुड़गावां तक गुड़गावां-महरौली सड़क के साथ-साथ दिल्ली मेट्रो विस्तार।
2. बदरपुर (दिल्ली) से बल्लभगढ़, जिला फरीदाबाद तक मेट्रो सम्पर्क।
3. मुन्डका (दिल्ली) से सिटी पार्क, बहादुरगढ़ तक मेट्रो सम्पर्क।
4. गुड़गावां-मानेसर शहरी काम्प्लेक्स की अन्तिम विकास योजना 2031 ईस्वी में यथा प्रस्तावित उत्तरी परिधि सड़क के साथ-साथ मेट्रो सम्पर्क।
5. सैक्टर 56 के दक्षिणी परिधि का भाग रूप बनने वाले एस.पी.आर. के भाग सहित गुड़गावां-मानेसर शहरी काम्प्लेक्स की अन्तिम विकास योजना 2031 ईस्वी में यथा प्रस्तावित दक्षिणी परिधि सड़क (एस.पी.आर.) के साथ-साथ मेट्रो सम्पर्क।
6. विकसित द्रुतगामी मेट्रो/पी.पी.पी. तरीके में तथा एस.पी.आर. तक विकसित की जा रही द्रुतगामी मेट्रो।

HARYANA GOVERNMENT
TOWN AND COUNTRY PLANNING DEPARTMENT

Notification

The 9th February, 2016

No. CCP(NCR)/TOD/2016/343.-

1. Background

The Council of Ministers in its meeting held on 17.08.2014 approved a policy document prescribing parameters for creating Transit Oriented Development (TOD) as a means of densification of the corridors along the MRTS Projects and also as a source of generating revenue for financing these MRTS projects. The larger objective of TOD is to create an enabling environment for maximum usage of such Transit Systems and to wean away people from the usage of private vehicles. Subsequent to approval of the CMM, the notification prescribing the parameters was published *vide* notification dated 05.09.2014.

After publication of this policy, a number of suggestions were received from organizations like CREDAI, PHD Chamber of Commerce, real estate developers and other individuals. The policy was accordingly re-examined in view of the suggestions so received. In order to give final shape to the changes in the existing policy, a Task Force was constituted under the Chairmanship of Director General, Town & Country Planning Department, Haryana. The recommendations of the Task Force were considered and approved by the Government. Accordingly, a revised policy document has been prepared.

2. Need for the Policy

Whereas, the MRTS Projects have become necessity to ease the ever increasing traffic load on urban roads, these projects also accelerate the economic growth on account of improved mobility. However, the MRTS Projects are highly capital intensive and require long tenure funding at low rates of interest to make these sustainable. Various experiences show that these being social sector projects, recovering the cost from the 'Fare Box' is unlikely. Further, these projects are largely financed by the public sector because the private sector participation either independently or through PPP Mode is minimal. The financing of such public projects is mainly is through budgetary support of Central Government, State Government and through loans from multilateral/financial institutions. There is an urgent need to look for alternative financing mechanism by resorting to innovative methods for creating resources for such projects. The Ministry of Urban Development, Government of India has advised the State Government to create a dedicated 'Urban Transport Fund' and also to set up an Urban Metro Rail Transport Authority for arranging finances and implementing the MRTS Projects.

One of the methods is to re-densify the corridor along these MRTS Projects by increasing the density and FAR. Such re-densification will require levy of dedicated fee and charges which can be one of the sources for augmenting the 'Urban Transport Fund'. This process of re-densification is also known as Transit Oriented Development (TOD). This further enables to achieve the objective of creating the MRTS because re-densification leads to intensive use of the system, thereby, reducing the dependency on use private vehicles. This is a established fact that the development of MRTS Corridors leads to exponential increase in real estate prices along these corridors. Therefore, the Government should share part of this increase by way of levying of fee and charges, cess etc. against increased density/FAR and these will help in the funding the cost of the project partly. TOD is also part of the 'Mission Statement and Guidelines for Smart Cities' issued by Government of India. The parameters of the policy are detailed as below:-

3. Definition of TOD

Transit Oriented Development is essentially any development, macro or micro that is focused around/along a transit node/corridor and facilitates complete ease of access to the transit facility, thereby inducing people to prefer to walk and use public transportation over personal modes of transport.

The primary goals of TOD are to:-

- (i) Reduce/discourage private vehicle dependency and induce public transport use – through design, policy measures and enforcement.
- (ii) Provide easy public transport access to maximum number of people within walking distance – through densification and enhanced connectivity.

4. TOD Zones

In order to ensure optimum utilization of scarce land resources and to provide opportunities for restructuring along MRTS corridors, TOD will be allowed. However, in the first phase, TOD will be allowed on the designated metro corridors given in the Annexure. Proposed MRTS on SPR and NPR in Gurgaon-Manesar Urban Complex have

been included for TOD as it is expected to generate significant resources which will help in financing these projects. Part of the additional EDC collections which will be realized on this account may also be utilized to finance the MRTS. Thereafter, identification of new corridors for MRTS shall be done by the Haryana Mass Rapid Transit Corporation (HMRTC). The State Government will approve new corridors on the recommendations of HMRTC and such corridors shall be considered as included in the Annexure to the policy.

5. Demarcation of TOD Zone

The TOD Zone shall be designated upto 800 metres depth on both sides from the boundaries of the Right of Way (ROW) of the road, on which MRTS corridor is proposed to be provided. This 800 meters proposed TOD Zone has been bifurcated as under, for the purpose of the developments proposed to be carried out:-

- (a) Intense TOD Zone : The first 500 metres
 (b) Transition TOD Zone : Between 500 to 800 metres

It is clarified that MRTS can be constructed either on the central verge of the ROW of the road or on any point/stretch of this road but for the purposes of TOD Zone, 800 metres will be calculated from the boundaries of the ROW of the acquired road irrespective of construction of MRTS on any point in the ROW.

6. Permissible Use

The permissible uses within the TOD Zone are detailed in the table in para 7 below and these uses shall be permitted irrespective of the fact that 20%, 3.5% and 50% component for grant of licence for Group Housing, Commercial, purpose is already exhausted. Mixed land use (residential and commercial only) and FAR 3.5/2.5 shall be permitted upto 30% residential component in licenced colonies in commercial zones and upto 30% commercial component in Residential/Industrial/ Institutional zones of Development Plans. Similarly IT/ITES projects approved in residential/industrial zones shall also be eligible under this TOD policy and such re-densification shall be permitted with maximum FAR of 3.5/3.0 with mixed land use upto 30% for commercial/ residential purposes. Charges would be levied as per the category of use and proposed usage of FAR.

The height restrictions shall be subject to the regulations of the Airport Authority of India and structural stability / fire safety compliances as per applicable laws.

7. Planning Parameters (Ground Coverage/FAR) within TOD Zone:-

Sr. No.	TOD Zone	Maximum Ground coverage	FAR	Minimum/Maximum Density (Persons Per Acre)
Multi-storeyed group housing	Intense	40%	3.5	600 ($\pm 10\%$)
	Transition	40%	2.5	430 ($\pm 10\%$)
Integrated commercial / office spaces/mixed land use	Intense	40%	3.5	-
	Transition	40%	2.5	-
IT/ITes	Intense	40%	3.5	-
	Transition	40%	3.0	-

8. Parking norms

To discourage the dependency on private vehicles and induce the use of public transport, the parking requirements, for the additional FAR proposed to be achieved, shall be calculated on the rationale of carpet area of each dwelling unit, which is as under:

- (a) Upto 100 sq.mtr. : 0.5 Equivalent Car Space (ECS)
 (b) Between 100 sq.mtr to 150 sq.mtr. : 1.0 Equivalent Car Space (ECS)
 (c) More than 150 sq. mtrs. : 1.5 Equivalent Car Space (ECS)

Further, for commercial areas the norm of 1.00 ECS for each 50 sq. metre carpet area shall be followed.

The term "carpet area" shall mean the net usable covered floor area, bound within the walls of the apartment but excluding the area covered by the walls and any balcony which is approved free-of-FAR, but including the area forming part of kitchen, toilet, bathroom, store and built-in cupboard/ almirah/ shelf, which being usable covered area shall form part of the carpet area. Further, connected parking shall be permitted not only below the towers but also below the podium/open spaces covered with greens or otherwise.

9. Miscellaneous

- (i) Under utilization of FAR upto the extent of 15% subject to the full payment of all the charges shall be permissible in case of fresh licences under this TOD policy. However, for existing licences, while giving benefit of additional FAR under this policy this limit of 15% under utilization of FAR shall not be applicable and they would be entitled to seek benefit of this policy by purchasing a minimum of 0.5 FAR by paying proportionate additional charges to that extent. Additional FAR more than 0.5 can be purchased in the slabs of 0.25 subject to a maximum of 1.75 (in intense zone) or 0.75 (in transition zone) as the case may be on the payment of proportionate charges of the relevant slab, as the case may be.
- (ii) To ensure efficient and optimum use of land, social amenities may not be provided on an individual plot within the TOD zone. Therefore, the social infrastructure of the lower order like crèche, nursery school, primary school etc. may be allocated required built up area within the towers. Open area requirement of such social infrastructure facilities can be integrated into multi-use public spaces provided in the area. This arrangement shall be optional for the project proponent, provided he makes sufficient provision for higher as well as lower order facilities within the project site.

10. Applicability:-

1. In case of approved projects where the 75% of the permissible ground coverage has already been utilized, the benefit of FAR of 3.5 or 2.5 shall be allowed to be availed, even if demolition of only part ground coverage is sufficient to avail the benefit of additional FAR.
2. Existing or under construction developments, where no third party rights have been created, may be allowed additional FAR under this policy as per norms of ground coverage, green area etc. In such cases, the required density will be achieved proportionate to the additional FAR being permitted. As addition of floors in the existing towers will have the limitation of increasing or decreasing the size of the dwelling units, minimum density norms would not be made applicable in such cases. However, such benefit on existing or under construction developments shall be allowed only after structural stability of the existing and proposed constructions is certified by reputed institutes like NIT, IIT, PEC, etc.
3. Revision of building plans for the approved projects where 3rd party rights have already been created, may be allowed to be availed, provided consent of all the stakeholders is taken in accordance with the policy relating to 'Revision of Layout Plan in respect of Residential Plotted Colony and Building Plans of Group Housing Colony' issued by this Department *vide* memo No. Misc- 2157/7/16/2006-2TCP dated 28.01.2013 and as modified from time to time.
4. In case of conversion of plotted colony into mixed land use, the land owners of plots in a compact block of plotted colony having an area of 0.5 acre and abutting 18 mtrs/24 mtrs wide roads may also be permitted to convert their plots into group housing colony for re-densification purposes. However, in all such cases, the Government will decide such approvals on case to case basis keeping in view the light, ventilation, privacy etc. of the surrounding areas & provision of adequate parking within the composite plot.
5. Provisions of this notification will also be allowed to be availed in those projects where group housing is a part of any plotted colony.
6. Where a colony/CLU granted project is coming within any TOD zone partially, the provisions of this notification will be allowed to be availed only for that portion of the project as per limitation defined for intense and transitional TOD zone but such FAR can be utilized in the adjoining land also within the same colony/CLU granted project outside TOD zone. Furthermore, permission under this policy may be granted only to such projects which have entry and exist within the TOD Zone. It is clarified that CLU granted project will include those projects also which have come up prior to declaration of the Controlled Areas or prior to coming into force of Act No. 41 of 1963 or are otherwise exempted from obtaining CLU in accordance with provisions of Act 41 of 1963.

7. Subsequent to these amendments, building plans shall be sanctioned with higher FAR as per provisions of this policy.
8. The identification of new corridors for MRTS shall be done by the Haryana Mass Rapid Transit Corporation (HMRTC). The State Government will approve the corridor on the recommendation of HMRTC and such corridors shall be considered as included in the Annexure to the policy.
9. Each applicant shall submit a detailed technical proposal with respect to the utilization of the proposed enhanced FAR and density arising out of the TOD scheme. The Director of Town and Country Planning, after satisfying himself with regard to the suitability of the above proposal/amendments shall recommend to the Government for sanction of the proposed FAR and density under the TOD scheme in each individual case.
10. In case of greenfield Metro Projects like on SPR and NPR etc., the existing licencees need to get the permission within a period of six months from the date from which the proposed policy is made applicable. Thereafter, they would have to deposit 15% extra "Infrastructure Augmentation Charges" for every six months delay. This window of grant of higher FAR to the existing/new licencees in the TOD influence zone is proposed to be made available for a period of two years from the date of notification of the proposed policy to ensure generation of adequate revenue for financing Metro Projects in a time bound manner. The licencees of existing licensed projects willing to avail additional FAR under this policy will submit application for permission for additional FAR alongwith charges like scrutiny fee, conversion charges, licence fee, IDC payable at the time of grant of permission.

11. Fee and Charges :

All the charges like scrutiny fee, IDC, licence fee, conversion charges and EDC shall be charged on the pro-rata basis for increased FAR from 1.50/1.75 to 2.5/3.5. Apart from above, the rates of additional fee and charges for the colonies/CLU granted projects to be developed under this policy shall be in form of 'Infrastructure Augmentation Charges' payable under Section-3A of the Act, 1975, which are as under:-

Sr. No.	Land use	Rate in Rs. per sq. mts.
1.	Residential	2000
2.	Commercial	3000
	Institutional/IT/ITes	500

- Note:*
- (i) The fee and charges including IAC shall be levied proportionate to the uses in case of mixed land use projects.
 - (ii) The fee/charges collected under this policy shall be kept in the separate head in the 'Infrastructure Development Fund' (IDF) and the same shall exclusively be utilized for implementation of MRTS projects.
 - (iii) In case land has been allotted through auction by Government Agencies like HUDA, HSIIDC, Housing Board, Municipal Bodies etc., they will work out their own formula for charging cost of providing higher FAR but these charges shall not be less than those mentioned above. These charges shall also be deposited in Infrastructure Development Fund.

P. RAGHAVENDRA RAO,
Additional Chief Secretary to Government Haryana,
Town & Country Planning Department.

ANNEXURE**METRO CORRIDORS (WITHIN HARYANA TERRITORY) TO BE CONSIDERED FOR DEVELOPMENT OF TOD ZONE.**

1. Delhi Metro extension along Gurgaon- Mehrauli road upto Sector -29 (City Centre), Gurgaon.
2. Metro Link from Badarpur (Delhi) to Ballabgarh, District Faridabad.
3. Metro Link from Mundka (Delhi) to City Park, Bahadurgarh.
4. Metro Link along Northern Periphery Road as proposed in the Final Development Plan 2031 AD of Gurgaon-Manesar Urban Complex.
5. Metro Link along Southern Periphery Road (SPR) as proposed in the Final Development Plan 2031 AD of Gurgaon- Manesar Urban Complex including the portion of SPR forming Southern Periphery of sector 56.
6. Rapid Metro developed/being developed in PPP mode and upto SPR.

हरियाणा सरकार

शहरी स्थानीय निकाय विभाग

अधिसूचना

दिनांक 9 फरवरी, 2016

संख्या 18/77/2015-3क1—हरियाणा नगर पालिका अधिनियम, 1973 (1973 का अधिनियम 24), की धारा 3 की उपधारा (1) तथा (6) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, तथा हरियाणा सरकार, शहरी स्थानीय निकाय विभाग की अधिसूचना संख्या 18/77/2015-3क1, दिनांक 19.06.2015 के प्रति निर्देश से, हरियाणा के राज्यपाल, इसके द्वारा नीचे दी गई अनुसूची में विनिर्दिष्ट स्थानीय क्षेत्र को जिला— यमुनानगर में नगर पालिका, रादौर के नाम से एक नगर पालिका घोषित करते हैं।

सीमा की अनुसूची

उत्तर— बपोली रोड के पश्चिमी कोना जो कि खसरा नं० 118 पर स्थित है से हदबस्त नं० 45 की राजस्व सीमा के साथ—2 पूर्व की ओर बढ़ते हुये सेहहदा रादौरी हदबस्त नं० 44 छोटाबांस हदबस्त नं० 43 जो कि नम्बर खसरा नं० 1113 पर स्थित है तक तत्पश्चात् इस सेहहदा जो कि हदबस्त नं० 43 के खसरा नं० 151 पर भी स्थित है से उत्तर की ओर हदबस्त नं० 43 की सीमा के साथ—2 सेहहदा गांव रादौरी (हदबस्त नं० 44) गांव बकाना (हदबस्त नं० 40) जो कि हदबस्त नं० 43 के खसरा नं० 1 पर स्थित है तक। तत्पश्चात् हदबस्त नं० 43 की सीमा के साथ—2 पूर्व की ओर बढ़ते हुये देहहजा गांव कांजनु (हदबस्त नं० 42) गांव रत्नगढ़ (हदबस्त नं० 10) जो कि खसरा नं० 676/2 पर स्थित है तक।

पूर्व :- उपरोक्त देहहजा नं० खसरा 676/2 से दक्षिण की ओर बढ़ते हुये गांव छोटा बांस हदबस्त नं० 43 के राजस्व सीमा के साथ—2 देहहजा गांव रादौर हदबस्त नं० 45 रत्नगढ़ हदबस्त नं० 10 जो कि खसरा नं० 747 पर स्थित है तक। तत्पश्चात् इस बिन्दु से दक्षिण की ओर बढ़ते हुये गांव रादौर की सीमा के साथ—2 खसरा नं० 2121 पर स्थित सेहहदा नाचरोण देहहजा भगवानगढ़ तक।

दक्षिण— उपरोक्त देहहजा जो कि खसरा नं० 2121 पर स्थित था से पश्चिम की ओर बढ़ते हुये हदबस्त नं० 45 गांव रादौर की सीमा के साथ—2 बढ़ते हुये सेहहदा बपोली देहहजा धौलरा जो कि खसरा नं० 430 पर स्थित है तक।

पश्चिम :- उपरोक्त देहहजा जो कि नं० खसरा 430 पर स्थित है से उत्तर की ओर बढ़ते हुये हदबस्त नं० 45 की राजस्व सीमा के साथ—2 बढ़ते हुये इस हदबस्त के खसरा नं० 118 के साथ लगती हुई बपोली गांव तक जाने वाली सड़क के पश्चिमी छोर तक, जो कि प्रारम्भिक बिन्दु है तक।

अनिल कुमार,
प्रधान सचिव, हरियाणा सरकार,
शहरी स्थानीय निकाय विभाग

HARYANA GOVERNMENT
URBAN LOCAL BODIES DEPARTMENT

Notification

The 9th February, 2016

No. 18/77/2015-3C1:- In exercise of powers conferred by the Sub-section (1) and (6) of Section 3 of the Haryana Municipal Act, 1973, and with reference to Haryana Government, Urban Local Bodies Department, Notification No. 18/77/2015-3C1, dated 19.06.2015, the Governor of Haryana hereby declare the local area as mentioned in the schedule given below to be Committee in the name of Municipal Committee, Radaur in District-Yamunanagar.

Schedule of Boundaries

North:- Starting from the west north boundary of Bapoli Road which is situated on the western corner of Khasra No.118, then moving towards north alongwith the revenue estate of village Radaur Hadbast No.45 upto the point of saheda of village Radauri Hadbast No. 44, Chhota Bans Hadbast No.43, which is also situated at Khasra No.1113 of Hadbast No.45, then from this Saheda which is also situated on Khasra No. 151 of Hadbast No.43, moving towards north alongwith the revenue estate boundary of Hadbast No.43 upto the point of Saheda of village Radauri (Hadbast No.44) village Bakana (Hadbast No.40) which is situated on Khasra No. 1 of Hadbast No.43. Then moving towards east alongwith the revenue boundary of Hadbast No.43. Then moving towards east alongwith the revenue boundary of Hadbast No.43 upto the point of Saheda of village Kanjnu (Hadbast No.42) village Ratangarh Hadbast No.10 which is also situated on Khasra No. 676/2 of Hadbast No.43.

East :- Starting from the above Saheda situated at Khasra No. 676/2 then moving towards south alongwith the boundary of revenue estate of Hadbast No.43 of village Chota Bans, upto the point of Saheda of village Radaur Hadbast No.45 village Ratangarh Hadbast No.10 which is also situated at Khasra No.747 of Hadbast No.45. Then moving towards south alongwith the revenue boundary of Hadbast No.45 upto the point of saheda of village Nachraun Hadbast No.9 and village Bhagwangarh Hadbast No.11 which is also situated at Khasra No.2121 of Hadbast No.45.

South:- Starting from the above Saheda situated at Khasra No. 2121, then moving towards west alongwith with revenue boundary of Hadbast No.45 village Radaur upto the point of Saheda of village Bapoli Hadbast No. 52 village Dholra Hadbast No.47 which is also situated on Khasra No.43 of Hadbast No.45.

West :- Starting from the above Saheda situated at Khasra No.430 then moving towards north alongwith the revenue boundary of Hadbast No.45 upto the south west corner of Khasra No.118 of Hadbast No.45 which is starting point.

ANIL KUMAR,
Principal Secretary to Government Haryana,
Urban Local Bodies Department.

